Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2019-01-24

Ärende
TN 2018-1570

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Handläggare
Jens Plambeck
08-686 1651
jens.plambeck@sll.se

Trafiknämnden
2019-02-19, punkt 11

Beslut om allmän trafikplikt för busstrafik i Norrtälje

Ärendebeskrivning

Trafiknämnden föreslås godkänna överenskommelse avseende behörighet för Stockholms läns landsting att fatta beslut om allmän trafikplikt gällande busstrafik i angränsande område i Uppsala län samt besluta om allmän trafikplikt för busstrafik i Norrtälje. Stockholms läns landsting är det juridiska namnet för Region Stockholm och används därför i överenskommelsen.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande samt nedanstående underlag

- Nuvarande kollektivtrafik i Norrtälje (Bilaga 1)
- Överenskommelse avseende behörighet för Stockholms läns landsting (numera Region Stockholm) att fatta beslut om allmän trafikplikt gällande busstrafik i Uppsala län (Bilaga 2)
- Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län beslutat av landstingsfullmäktige (idag regionfullmäktige) 2017-10-17 https://www.sll.se/verksamhet/kollektivtrafik/kollektivtrafiken-vaxer-med-stockholm/regionala-trafikforsorjningsprogrammet/

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås *dels* besluta

att godkänna överenskommelsen avseende behörighet för Region Stockholm att fatta beslut om allmän trafikplikt gällande busstrafik i Uppsala län i enlighet med vad som framgår av Bilaga 2

dels besluta, under förutsättning av att den regionala kollektivtrafikmyndigheten i Uppsala län fattar korresponderande beslut avseende behörigheten för Region Stockholm att fatta beslut om allmän trafikplikt inom myndigheternas gemensamma område

att med stöd av lagen (2010:1065) om kollektivtrafik fastställa allmän trafikplikt för busstrafik i området Norrtälje samt angränsande områden i Uppsala län, i enlighet med vad som framgår av detta ärende, att gälla från och med 25 juni 2021 och 10 år framåt samt

dels besluta

att kungörelsedelgivning enligt delgivningslagen (2010:1932) ska ske, samt

att förklara paragrafen omedelbart justerad.

Förslag och motivering

Sammanfattning

Busstrafiken i Norrtäljeområdet står inför upphandling eftersom nuvarande trafikavtal upphör i juni 2021. Trafiken kännetecknas idag av att viss trafik går hela vägen från Norrtälje till centrala Stockholm medan övrig trafik utgörs av stadstrafik i Norrtälje stad respektive landsbygdstrafik i kommunen i övrigt. Det finns även tre länsöverskridande busslinjer som går från Norrtäljeområdet i Stockholms län till Uppsala län och omvänt.

Region Stockholm är enligt 2 kap. 2 § Kollektivtrafiklagen regional kollektivtrafikmyndighet i Stockholms län och ansvarar enligt 2 kap. 2 § Kollektivtrafiklagen för den regionala kollektivtrafiken i länet. Trafiknämnden fullgör Region Stockholms uppgifter som regional kollektivtrafikmyndighet.

Stockholms läns regionala trafikförsörjningsprogram anger att kollektivtrafiken i länet ska vara sammanhållen och robust. Därutöver ska den vara tillgänglig och överblickbar för alla resenärer samt erbjuda hållbara resor. Enligt trafikförsörjningsprogrammet ska det dessutom vara möjligt att resa i den

regionala kollektivtrafiken i Stockholms län med tillämpning av en gemensam taxa.

Inga kollektivtrafikföretag skulle enligt trafikförvaltningens bedömning ha något eget kommersiellt intresse av att bedriva regional kollektivtrafik som lever upp till dessa krav utan att få ersättning, åtminstone skulle inga kollektivtrafikföretag enligt trafikförvaltningens bedömning bedriva trafiken i samma omfattning eller på samma villkor.

De krav som fastställs genom beslutet, samt beslutet i sig, bedöms vara proportionerliga.

Mot denna bakgrund finns det anledning för trafiknämnden att fatta ett beslut om allmän trafikplikt. Trafiknämnden föreslås därför besluta om allmän trafikplikt för busstrafik i Norrtälje samt angränsande område i Uppsala län under perioden från 25 juni 2021 och 10 år framåt.

Bakgrund

Avtalsområdet Norrtälje omfattar busstrafik i Norrtälje kommun. Trafiken kännetecknas idag av att viss trafik går hela vägen från Norrtälje till centrala Stockholm medan övrig trafik utgörs av stadstrafik i Norrtälje stad respektive landsbygdstrafik i kommunen i övrigt. Det finns även tre länsöverskridande busslinjer som går mellan Norrtäljeområdet och Uppsala län. Busstrafiken står inför upphandling eftersom nuvarande trafikavtal upphör i juni 2021. Beslut om allmän trafikplikt behöver därför tas.

Överväganden och motivering

Stockholms läns landstingsfullmäktige (idag regionfullmäktige) fastställde den 17 oktober 2017 regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län. Trafikförsörjningsprogrammet är framtaget i enlighet med Kollektivtrafiklagen och är ett strategiskt dokument för kollektivtrafikens utveckling i länet. Inför fastställandet av trafikförsörjningsprogrammet genomfördes omfattande samråd med bland annat de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i angränsande län, övriga berörda myndigheter, organisationer, kollektivtrafikföretag, företrädare för näringsliv och resenärer samt med kommunerna i Stockholms län.

Genom det regionala trafikförsörjningsprogrammet har Region Stockholm fastställt mål för den regionala kollektivtrafiken i Stockholms län. Det regionala trafikförsörjningsprogrammet innehåller bland annat en redovisning av

- behovet av regional kollektivtrafik i länet samt mål för kollektivtrafikförsörjningen,
- alla former av regional kollektivtrafik i länet, både trafik som bedöms kunna utföras på kommersiell grund och trafik som myndigheten avser att ombesörja på grundval av allmän trafikplikt,
- åtgärder för att skydda miljön,
- tidsbestämda mål och åtgärder för anpassning av kollektivtrafik med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning,
- de bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer, samt
- omfattningen av trafik enligt lagen (1997:736) om färdtjänst och lagen (1997:735) om riksfärdtjänst och grunderna för prissättningen för resor med sådan trafik, i den mån uppgifter enligt dessa lagar har överlåtits till den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

Trafikförsörjningsprogrammets vision är ”*Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem bidrar till att Stockholm är Europas mest attraktiva storstadsregion*”. För att uppnå denna vision har tre mer specifika mål fastställts: *Ökat kollektivt resande, Smart kollektivtrafiksystem* och *Attraktiv region*.

Dessa mål har delats in i fokusområden och tilldelats måltal för uppföljning. För målet *Ökat kollektivt resande* är fokusområdena Konkurrenskraftigt, Tryggt, Tillgängligt; för målet *Smart kollektivtrafiksystem* är fokusområdena Miljöanpassat, Säkert, Resurseffektivt; för målet *Attraktiv region* är fokusområdena Pålitligt, Sammanhållet, Tillväxtskapande.

För att nå dessa mål bedömer trafikförvaltningen att bland annat följande krav bör ställas på den regionala kollektivtrafiken i Norrtälje:

- Den regionala kollektivtrafiken ska utföras inom ramen för ett sammanhållet och integrerat system. Det ska vara möjligt att samordna, driva och planera all regional kollektivtrafik samlat. Den regionala kollektivtrafiken ska dessutom tillämpa samma pris- och biljettsystem och tillhöra samma informationssystem.

- Den regionala kollektivtrafiken ska vara förutsägbar och pålitlig. Den regionala kollektivtrafiken ska bedrivas med en stabil och pålitlig turtäthet. Den regionala kollektivtrafiken ska se till att det går att ta sig till och från de områden i Norrtälje som människor vill bo i eller ska besöka.
- Den regionala kollektivtrafiken i Norrtälje ska vara tillgänglig för alla i samhället. Både färdmedel och informationssystem i Norrtälje ska vara tillgängliga för resenärer med funktionsnedsättning.
- Den regionala kollektivtrafiken i Norrtälje ska utföras på ett sätt som hushåller med naturens och samhällets resurser. Den regionala kollektivtrafiken i Norrtälje ska drivas med förnyelsebara drivmedel. Den regionala kollektivtrafiken i Norrtälje ska utföras på ett sätt som minimerar buller.

Enligt vad som har kommit fram vid de samråd som genomfördes inför fastställandet av trafikförsörjningsprogrammet skulle kollektivtrafikföretag inte ha något eget kommersiellt intresse av att bedriva regional kollektivtrafik som lever upp till de aktuella kraven utan att få ersättning, åtminstone inte i samma omfattning eller på samma villkor.

Inför beredningen av detta beslut har trafikförvaltningen därutöver även kontaktat samtliga kollektivtrafikföretag som nu utför regional kollektivtrafik i Norrtälje för att efterhöra om något av dessa bolag skulle ha ett eget kommersiellt intresse av att bedriva regional kollektivtrafik som lever upp till de aktuella kraven utan att få ersättning samt i den omfattning och på de villkor som krävs för att kraven ska uppfyllas. Enligt vad som har framkommit vid dessa kontakter skulle kollektivtrafikföretagen inte ha något eget kommersiellt intresse av att bedriva regional kollektivtrafik som lever upp till de aktuella kraven utan att få ersättning, åtminstone inte i samma omfattning eller på samma villkor.

Till detta kommer att ett av de mål som anges i trafikförsörjningsprogrammet är att trafiken i Stockholms län, inklusive trafiken i Norrtälje, ska vara pålitlig. Kollektivtrafiklagen tillåter dessutom att kommersiell trafik anmäls och avanmäls med tre veckors varsel, vilket inte säkrar den långsiktighet och stabilitet som är nödvändig för kollektivtrafiken.

Genom beslutet om allmän trafikplikt blir busstrafiken i Norrtälje fortsatt integrerad med länets övriga regionala kollektivtrafik och taxesystem, vilket möjliggör en sammanhållen, attraktiv och kostnadseffektiv kollektivtrafik i

Stockholms län. Denna integration främjar även ett ökat arbets-, studie- och vardagsresande som är långsiktigt hållbart.

Trafikförvaltningen bedömer därför att Region Stockholm bör fastställa de aktuella kraven genom ett beslut om allmän trafikplikt.

Beslutet avser enbart regional kollektivtrafik
Ett beslut om allmän trafikplikt får enligt 3 kap. 1 § Kollektivtrafiklagen enbart avse regional kollektivtrafik. Regional kollektivtrafik definieras i 1 kap. 6 § Kollektivtrafiklagen som sådan kollektivtrafik som äger rum inom ett län. Kollektivtrafik definieras i sin tur i EU:s kollektivtrafikförordning som persontransporttjänster av allmänt ekonomiskt intresse som erbjuds allmänheten fortlöpande och utan diskriminering. Detta beslut omfattar enbart persontransporttjänster av allmänt ekonomiskt intresse som erbjuds allmänheten fortlöpande och utan diskriminering och som äger rum i Stockholms län. Beslutet avser således enbart regional kollektivtrafik.

Överenskommelse med Region Uppsala om behörighet att fatta beslut om allmän trafikplikt i Uppsala län
Som framgår av nulägesbeskrivningen, Bilaga 1, bedrivs busstrafik över länsgräns in i Uppsala län. För att Stockholms läns landsting, genom AB Storstockholms Lokaltrafik, även framöver ska kunna anordna denna trafik måste trafikpliktbeslutet även omfatta de områden som ligger utanför Stockholms län. En formell förutsättning för sådant trafikpliktbeslut är att Stockholms läns landsting, i egenskap av regional kollektivtrafikmyndighet i Stockholms län, träffar överenskommelse med den regionala kollektivtrafikmyndigheten inom vars områden trafikplikten ska gälla, dvs. Region Uppsala för Uppsala län, om att Stockholms läns landsting har behörighet att fatta beslut om allmän trafikplikt inom myndigheternas gemensamma område.

Förslag till sådan överenskommelse med Region Uppsala avseende behörighet för Stockholms läns landsting att fatta beslut om allmän trafikplikt gällande busstrafik i Uppsala län bifogas detta ärende, Bilaga 2. Trafiknämnden föreslås godkänna överenskommelsen.

Beslutets omfattning
Området för den allmänna trafikplikten samt de krav som den allmänna trafikplikten består av beskrivs i Bilaga 1. Nulägesbeskrivningen av

kollektivtrafiken i området som omfattas av beslutet begränsar inte den framtida trafikeringen inom området.

Beslutets giltighetstid
Tidsperioden för den allmänna trafikplikten föreslås vara 10 år. En längre tidsperiod möjliggör att längre trafikavtal kan tecknas, vilket ökar robustheten i trafikförsörjningen och skapar möjligheter för en kostnadseffektiv upphandlad trafik. Det är enligt EU:s kollektivtrafikförordning tillåtet att ingå avtal om allmän trafik för busstransporter med en maximal varaktighet på 10 år varför det inte bedöms som lämpligt eller nödvändigt med ett beslut om allmän trafikplikt som sträcker sig längre än så.

Proportionalitetsbedömning
Kollektivtrafiklagen innehåller förvisso inte någon uttrycklig bestämmelse om proportionalitet. Proportionalitetsprincipen anses dock gälla som en allmän förvaltningsrättslig princip i Sverige.

Proportionalitetsprincipen kan, mycket förenklat, sägas ha tre moment. Det första momentet innebär att ett beslut ska vara lämpligt för att uppnå syftet med beslutet. Det andra momentet innebär att beslutet ska vara nödvändigt för att uppnå syftet med beslutet. Inom ramen för det tredje momentet, slutligen, bedöms om den fördel som det allmänna vinner genom ett beslut står i rimlig proportion till eventuell skada som beslutet vållar en enskild.

Syftet med beslutet är att fastställa krav på den kollektivtrafik som omfattas av beslutet för att kunna tillhandahålla länets invånare och besökare en kollektivtrafik som uppfyller dessa krav. Trafikförvaltningen anser att beslutet är både lämpligt och nödvändigt för att uppnå detta syfte, varvid trafikförvaltningen särskilt noterar att det inte finns några mindre ingripande alternativ varigenom syftet kan uppnås. Trafikförvaltningen anser även att de stora fördelarna med beslutet står i rimlig proportion till eventuella nackdelar, varvid trafikförvaltningen noterar att regeringen i förarbetena till Kollektivtrafiklagen uttalade att ett beslut om allmän trafikplikt inte har direkta verkningar mot någon enskild.

Trafikförvaltningen anser således att beslutet är proportionerligt.

Beslutet gäller omedelbart
Enligt 6 kap. 5 § Kollektivtrafiklagen gäller ett beslut om allmän trafikplikt som utgångspunkt omedelbart. Trafikförvaltningen anser inte att det finns anledning att avvika från denna huvudregel och beslutet ska alltså gälla omedelbart.

Ekonomiska konsekvenser
Beslutet om allmän trafikplikt bedöms inte medföra några ekonomiska konsekvenser i sig.

I den bifogade överenskommelsen med Region Uppsala avseende den länsgränsöverskridande busstrafiken anges övergripande ansvarsfördelning och finansieringsprinciper vilka ska utvecklas i det nya trafiksamverkansavtalet att gälla mellan parterna.

Riskbedömning
Beslutet om allmän trafikplikt bedöms inte medföra några risker.

Konsekvenser för miljön
Trafikförsörjningsprogrammets mål *effektiva resor med låg miljö- och hälsopåverkan* innefattar reduktioner av utsläpp och energianvändning samt ökad andel förnybart bränsle.

I enlighet med Region Stockholms miljöprogram har hänsyn till miljön beaktats, och slutsatsen är att det inte är relevant med en miljökonsekvensbedömning i detta ärende.

Sociala konsekvenser
Beslutet om allmän trafikplikt medför styrning mot trafikförsörjningsprogrammets mål om en attraktiv storstadsregion med ett hållbart transportsystem och är en förutsättning för förverkligandet av trafikförsörjningsprogrammets mål. Målen innebär bland annat att kollektivtrafiken ska bidra till social hållbarhet.

Beslutet om allmän trafikplikt medför en stabil trafikering över tid som är integrerad med den övriga kollektivtrafiken. Detta bidrar till att skapa tillgänglighet till arbete och utbildning och underlättar för företag att etablera sig och rekrytera. Beslutet om allmän trafik bidrar till att göra hela samhället tillgängligt för människor i regionens alla delar. Det bidrar också till människors hälsa genom t.ex. minskade utsläpp från kollektivtrafiken, samt genom ökade förutsättningar för fysisk aktivitet (kombinationsresor med cykel och gång) och sammanknytande av promenad- och motionsområden.

Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2019-01-24

Ärende
TN 2018-1570

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Caroline Ottosson
Förvaltningschef

Jens Plambeck
Chef Strategisk utveckling

Strategisk utveckling

BILAGA
2019-01-09
1.0

Diarienummer
TN 2018-1570

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Handläggare
Jens Plambeck
08-686 1651
jens.plambeck@sll.se

Nuvarande kollektivtrafik i Norrtälje

SL-trafik

Norrtälje kommun har knappt 60 000 invånare varav drygt 28 000 är förvärvsarbetande. Utpendlingen är hög och uppgår till 9 400 varav en stor andel pendlar till Stockholms kommun. Inpendlingen uppgår till ca 2 950.

Avtalsområdet Norrtälje omfattar busstrafik med 32 linjer i Norrtälje kommun. Trafiken kännetecknas av att viss trafik går hela vägen från Norrtälje in till centrala Stockholm medan övrig trafik utgörs av stadstrafik i Norrtälje stad respektive ren landsbygdstrafik i kommunen i övrigt. Viss länsöverskridande busstrafik finns till olika delar av Uppsala län.

Norrtälje är en påtagligt bilburen kommun med särskilt låg marknadsandel för kollektivtrafiken.

Statistik för dagens SL-trafik inom avtalsområdet

	Norrtälje
Antal fordon	104[1]
Antal linjer	32[2]
Linjenätslängd km	1 369[3]
Antal hållplatser	982[4]

[1] Planeringsstudie Buss (E35-38), 2019-01-02
[2] Fakta om SL och länet 2016
[3] ibid.
[4] Fakta om SL och länet 2016

Personkilometer per dygn - tusental (2016)	660,3[5]
Medelreslängd km/dygn (2016)	32,7[6]
Andel låginsteg	100 %
Andel miljöbuss	100 %
Påstigande vintervardag (2016)	20 000[7]
Inpendling till Norrtälje kommun (2017)	2 950[8]
Utpendling från Norrtälje kommun (2017)	9 400[9]
Förändring påstigande 2008-2016	+10%[10]
Antal avgångar per år (2017)[11]	276 000
Marknadsandel[12] (2015)	17%[13]
Kundnöjdhet buss (2017) (medel för bussavtal)	86%[14] (79 %)
Andel periodbiljett (2016)	57 %[15]

[5] Fakta om SL och länet 2016
[6] ibid.
[7] ibid.
[8] www.scb.se, antal pendlare per län och kommun, 2017
[9] ibid.
[10] Fakta om SL och länet 2016, per avtalsområde (18 000 (år 2008)/20 000 (år 2016) = 10%)
[11] Trafikförvaltningen, Vtal Vera3 Analys, utförda avgångar, totalt för 2017, avrundat
[12] Marknadsandel definieras som kollektivtrafikens andel av det motoriserade resandet.
[13] Fakta om SL och länet 2016
[14] Upplevd kvalitet – SL och Waxholmsbolaget 2017
[15] VBP-data helår 2016. Sammanlagd biljettfördelning för 31 av 32 linjer.

Befolkning (2015)	58 669[16]
Arbetsplatser (2015)	21 868[17]

Kollektivtrafikförvaltningen UL:s busstrafik

UL bedriver länsöverskridande busstrafik från olika kommuner i Uppsala län in i Stockholms län.

Kommersiell kollektivtrafik

Norrtälje trafikeras inte av kommersiell kollektivtrafik på väg.

[16] Fakta om SL och länet 2016
[17] ibid.

Överenskommelse avseende behörighet för Stockholms läns landsting att fatta beslut om allmän trafikplikt gällande busstrafik i Uppsala län

Denna överenskommelse avseende behörigheten för Stockholms läns landsting att fatta beslut om allmän trafikplikt för busstrafik i Uppsala län har denna dag träffats mellan

1. Stockholms läns landsting
2. Region Uppsala

i egenskap av att vara regionala kollektivtrafikmyndigheter inom respektive län. Myndigheterna återges nedan var för sig "Part" och gemensamt "Parterna".

Stockholms läns landsting företräds av trafiknämnden inom Stockholms läns landsting (nedan ”RKM Stockholm”).

Region Uppsala företräds av Trafik- och samhällsutvecklingsnämnden inom Region Uppsala (nedan ”RKM Uppsala” eller ”Region Uppsala”).

1. Bakgrund

1.1. Sedan år 2009 har Parterna haft ett samarbete gällande busstrafik över länsgränsen. I samarbetet ingår bland annat viss länsgränsöverskridande busstrafik i RKM Stockholms nuvarande avtalsområde Norrtälje som till delar trafikerar hållplatser inom Uppsala län. Parternas ansvarsfördelning för den länsgränsöverskridande busstrafiken är reglerad i ett trafiksamverkansavtal som löper som längst t.o.m. tidtabellskiftet i juni 2019.

1.2. RKM Stockholm arbetar med upphandling av busstrafik för det trafikavtal som ska ersätta det befintliga trafikavtalet för busstrafik i avtalsområde Norrtälje vid dess upphörande i juni 2021. Inom ramen för detta arbete har RKM Stockholm identifierat tre busslinjer i avtalsområde Norrtälje som innebär länsgränsöverskridande trafik in i Uppsala län vid start av det nya trafikavtalet den 25 juni 2021. Linjesträckning, hållplatser och resandestatistik för de tre

busslinjerna (vilken för närvarande trafikeras av linjer 648 och 677 samt på sommartid även 639) framgår av bilagorna 1 och 2.

1.3. Busstrafiken på de tre linjerna bedrivs inom både Stockholms och Uppsala län varför det, sedan lagen (2010:1065) om kollektivtrafik trädde i kraft den 1 januari 2012 (nedan ”Kollektivtrafiklagen”), behövs en överenskommelse mellan de båda regionala kollektivtrafikmyndigheterna med den innebörden att RKM Stockholm har behörighet att fatta beslut om allmän trafikplikt inom myndigheternas gemensamma område enligt 3 kap. 1 § Kollektivtrafiklagen.

2. Allmän trafikplikt

Enligt Kollektivtrafiklagen får en regional kollektivtrafikmyndighet, efter överenskommelse med en eller flera andra sådana myndigheter, fatta beslut om allmän trafikplikt inom myndigheternas gemensamma område. Ett sådant beslut får endast avse regional kollektivtrafik.

3. Överväganden

3.1. Den aktuella busstrafiken på linje 639 körs vanligen mellan Stockholm och Hallstavik, men under sommaren körs enstaka turer vidare från Hallstavik över länsgränsen till Öregrund. De enstaka turerna till Öregrund kollektivtrafikförsörjer landsbygds- och skärgårdsområden på sommartid

Den aktuella busstrafiken på linje 648 Rimbo–Rånäs–(Ubby/Varleda/Fantbol–) Rånäs–Rimbo kör enstaka turer via Varleda och Fantbol där en del av linjesträckningen ligger i Uppsala län. Linjen kollektivtrafikförsörjer landsbygdsområden och ger även möjlighet till byte till andra kollektivtrafiklinjer i Rimbo för vidare resa.

Den aktuella busstrafiken på stomlinje 677 mellan Norrtälje och Uppsala kollektivtrafikförsörjer landsbygdsområden samt sammankopplar tätorterna Rimbo och Knivsta med Uppsala C. Bedömningen är att trafikutbudet på linje 677 tillgodoser resenärernas behov av arbetspendling eller annat vardagsresande.

Busstrafiken på linjerna kan således karaktäriseras som regional kollektivtrafik i den mening som avses i Kollektivtrafiklagen.

3.2. Mot ovanstående bakgrund ingår Parterna denna överenskommelse avseende behörigheten att besluta om allmän trafikplikt för busstrafik i Uppsala län.

4. Grundläggande ansvarsfördelning mellan Parterna

4.1. Parterna överenskommer härmed om att RKM Stockholm har behörighet att fatta beslut om allmän trafikplikt för busstrafik i Uppsala län i enlighet med detta avtal. Busstrafiken på de tre linjerna kommer att bedrivas i AB Storstockholms Lokaltrafiks regi (nedan ”SL”).

4.2. RKM Stockholms ansvar inbegriper att ombesörja och vidmakthålla samtliga tillstånd, ansökningar, trafikeringsavtal, upphandlingar samt att i övrigt tillse att vidta de åtgärder som krävs enligt gällande lagstiftning för att säkerställa trafikdriften av aktuell busstrafik. RKM Stockholms ansvar inbegriper även planering och utförande av busstrafiken.

4.3. RKM Uppsalas ansvar inbegriper att verka för att den busstrafik som omfattas av överenskommelsen dels får tillgång till hållplatser och terminaler i de berörda trafikområdena, dels får tillgång till tillhörande skyltning och information.

5. Övergripande finansieringsprinciper

5.1. Övergripande princip för kostnadsfördelning är att vardera Part ska bära kostnader för den del av busstrafiken som sker inom sitt län. I kostnadsfördelningen kan t.ex. kostnader för produktion av busstrafik, underhåll av fordon, kundrelaterad service, trafikinformation, åtgärder för resenärstillgänglighet och säkerhetsinsatser komma att ingå.

5.2. Intäkter från SL:s ordinarie biljettsortiment med giltighet i Stockholms län tillfaller SL. Intäkter från RKM Uppsalas ordinarie biljettsortiment med giltighet i Uppsala län tillfaller RKM Uppsala. Ska fördelning av biljettintäkter göras mellan Parterna ska fördelningen baseras på en modell där det tydligt framgår vilka intäkter som ska tillfalla respektive Part. Det kan till exempel göras

genom försäljning av ett särskilt biljettsortiment där respektive Parts andel av biljetten framgår.

5.3. Parterna är överens om att finansieringsprinciperna vad gäller kostnader och intäkter samt ansvarsfördelning för de tre linjerna utvecklas i det nya trafiksamverkansavtal som ska tecknas inför upphörande av det befintliga trafiksamverkansavtalet.

6. Överenskommelsens giltighet, villkorad giltighet, uppsägning, ändringar och tillägg samt tvist

6.1. Denna överenskommelse blir giltig under förutsättning av att den undertecknas av företrädare för respektive Part och sedermera godkänns av behörigt organ (för RKM Stockholm trafiknämnden inom Stockholms läns landsting och för RKM Uppsala Trafik och samhällsutvecklingsnämnden inom Region Uppsala).

6.2. Denna överenskommelse ska gälla från dagen för godkännande och tills vidare.

6.3. Överenskommelsen får sägas upp med iakttagande av en uppsägningstid om tre (3) månader.

6.4. Samtliga ändringar, förtydliganden och tillägg till överenskommelsen ska ske skriftligen samt undertecknas och godkännas i enlighet med vad som framgår av punkten 6.1.

6.5. Tvist angående tillämpning och tolkning av denna överenskommelse och därmed sammanhängande rättsförhållanden ska i första hand avgöras genom förhandling Parterna emellan. Om inte uppgörelse nås mellan Parterna vid dessa förhandlingar ska tvist prövas av allmän domstol med Stockholms tingsrätt som första instans och med tillämpning av svensk lag med undantag för dess lagvalsregler.

Överenskommelsen har upprättats i två (2) exemplar, av vilka RKM Stockholm och RKM Uppsala tagit var sitt.

Stockholm den ____ 2019

RKM Stockholm

Caroline Ottosson,
Förvaltningschef

Uppsala den ____2019

RKM Uppsala

Johan Wadman
Trafikdirektör

Bilaga 1, linjekartor

Linje 639 Stockholm - Hallstavik (- Öregrund)

Hållplatser linje 639
Stockholm–Hallstavik (–Öregrund) och omvänt

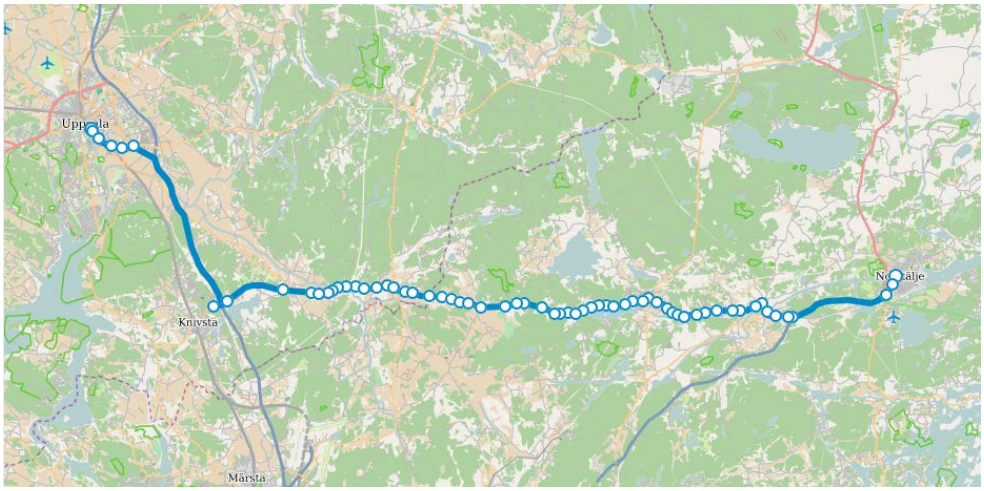
Noter
1) Endast påstigning mot Norrtälje, ingen hållplats mot Stockholm.
2) Endast i riktning mot Stockholm.
3) Endast avstigning mot Stockholm, ingen hållplats mot Norrtälje.
4) Trafikeras i riktning mot Stockholm och endast av turer till Söderhall.
5) Endast turer via Hallsta pappersbruk.
6) Endast turer via Sättra vägskäl.
7) Endast avstigning.
8) Endast i riktning mot Öregrund.

Tekniska högskolan	Rö station	Johannesberg	Kolartorps vägskäl	Folkets hus 2)	Börstils kyrka
Roslagstull 1)	Smedsmora vägskäl	Johanneslund	Skebobruk södra	Hallsta pappersbruk 5)	Gammelbyn 2)
Albano	Finnby vägskäl	Brotorp	Skebobruk norra	**Hallstaviks station**	Ringvägen
Universitetet södra	Asplund	Edsbro kyrka	Harbro by	Kustvägen	Ulrikeberg
Universitetet norra	Industrivägen	**Edsbro centrum**	Vidö vägskäl	Rörvägen	Vårdcentrum
Frescati 3)	**Rimbo station**	Edsbro norra	Fridhem	Sättra vägskäl	**Östhammars busstation**
Danderyds sjukhus	Vallby kvarn	Valla	Edebo prästgård	Midskog	Vårdcentrum
Mörby centrum/ E18 3)	Rimbo kyrka	Vaga	Edebo kyrka	Gråska kraftstation	Ulrikeberg
Roslags Näsby trafikplats	Bobacken vägskäl	Kragsta		Gråska södra	Ringvägen
Gillingebanan	Hagby	Ropsten	*(Turer via Sättra)*	Gråska	Gammelbyn 8)
Brottby trafikplats	Lugnet	**Ununge höjden södra**	Edebo-Hammarby 6)	Gråska norra	Eds vägskäl
Söderhalls trafikplats	Stora Granlund	Ekensborg	Lundås säteri 6)	**--- Länsgränsen ---**	Motorp
Söderhalls trafikpl. norra 4)	Nydal	Bloka	Lundås norra 6)	Sanda	Brudgrind
Kårsta vägskäl	Grindstugan	Ränka	Sättra vägskäl 6)	Sanda gård	Norrskedika idrottsplats
Kristinelund	Görvälstorp	Ununge	Rörvägen 6)	Stora Nyborg	Gruvvägen
Fälle	Sättraby södra	Ununge kyrka	Kustvägen 6)	Nybro	Norrskedika norra
Väsbylund	Sättraby vägskäl	Rosendal	Folkets hus 6) 7)	Moxboda vägskäl	Gästgivaregården
Väsby stuteri	Sättra missionshus	Hydinge vägskäl	**Hallstaviks station** 6)	Kråkmötet	Fästigen
Näs gård	Lohärads vsk västra	Lövhyddan		Västerängens vägskäl	Gråbovliken
			(Turer via Höverödal)	Ruddan	Rudduns vägskäl
			Skälby	Söderharg	Stenskärs vägskäl
			Lundås vägskäl	Kolarmoravägen	Flyalund
			Häverödals hotell	Harg brukshandel	Skärnäsvikens vägskäl
			Almvägen	Bruksgatan	Yxholmen
			Peter Mats väg	Hargs kyrka	Kavarövägen
			Gottsta norra	Stockby vägskäl	Hummelvägen
			Ågränd	Löhammars vägskäl	**Smedjegatan**
			Margaretavägen 2)	Marka	
			Kristinagården	Norrsved	
			Hallstaviks centrum	Hanneberg	

Linje 648 Rimbo–Rånäs–(Ubby/Varleda/Fantbol–) Rånäs–Rimbo



Linje 677 Norrtälje – Uppsala



Bilaga 2, genomsnittligt resande per dygn

Linje 639, endast juni-augusti:

Drygt 50 resor per dygn, sommartidtabell

(Endast en avgång per dag per riktning som går mellan Stockholm-Öregrund)

Linje 648:

400 resor per dygn, vintertidtabell

Linje 677:

1600 resor per dygn, vintertidtabell